



Til
Medlemmer af Folketingets skatteudvalg

Vedrørende
Lovforslag L 217 ændring
af registreringsafgiftsloven

7. maj 2007

Dir. tlf.
45 27 09 24

Dir. fax
+45 45 27 09 89

E-mail
tmk@fdm.dk

Lovforslag L 217 vil lede til større partikelforurening fra dieselbiler

I forbindelse med regeringens forslag til ændring af lov om registreringsafgiften på biler har FDM fundet det af væsentlig betydning at påpege en række u hensigtsmæssigheder ved lovændringen. Dette notat har til formål at uddybe FDMs høringssvar til Skatteministeriet samt den kritik af lovforslaget om omlægning af registreringsafgiften L 217, som FDM har fremført.

Behov for ændring af lovforslaget – partikelforureningen er glemt

Det er FDMs vurdering, at lovforslag L 217 vil føre til øget udledning af sodpartikler. Det skyldes:

- At lovforslaget navnlig vil fremme udbredelsen af mindre personbiler med dieselmotorer, og
- At netop små dieseldrevne personbiler stort set kun sælges uden partikelfiltre, på trods af det eksisterende fradrag i den nuværende registreringsafgiftslov
- At biler med partikelfiltre ofte har en lidt dårligere brændstoføkonomi, hvilket betyder at biler med partikelfiltre får en mindre afgiftssækning end biler uden partikelfiltre, som følge af lovforslaget.

FDM finder det er væsentligt i en tid med megen fokus på globale klimaforandringer ikke at glemme de mere lokale miljøpåvirkninger som partikelforurening. FDM vil gerne opfordre til at lovforslag L 217 ændres således, at det sikres, at de mange kommende dieselbiler på det danske marked bliver solgt med partikelfiltre.

Udsigt til markant flere små dieselbiler

Lovforslaget indfører som noget nyt et fradrag relateret til bilens brændstoføkonomi. Dette vil betyde et relativt stort prisfald for navnlig mindre dieselbiler, der er kendetegnet ved at køre langt på literen. Flere af disse biler vil falde med mere end 20.000 kr., hvilket vil gøre en række af dem billigere end den tilsvarende benzinmodel.

| | | | |
|-----------------------|------------|-------------|---------------|
| Eksempel: Peugeot 206 | 1,4 benzin | før 139.990 | efter 139.473 |
| | 1,4 diesel | før 162.990 | efter 136.699 |

(Priser i kr. kilde: Peugeot Danmark)

Segmentet for små biler har gennem de seneste 10 år været i vækst, og i dag er godt 1/3 af alle solgte personbiler i småbilsklassen. Andelen af dieselbiler har i Danmark ligget markant under de fleste andre EU-lande, men andelen er stigende. I Danmark er ca. 25 pct. af nyvognssalget nu dieselbi-

Politisk sekretariat

Firskovvej 32
2800 Kgs. Lyngby

Tlf. +45 45 27 07 07
Fax +45 45 27 09 93

CVR nr. 10 37 67 18

fdm@fdm.dk
www.fdm.dk

ler trods en merpris efter afgifter på typisk 20-50.000 kr. afhængig af mærke og model. Med udsigten til at en række små dieselbiler i nogle tilfælde vil blive billigere end den tilsvarende benzinudgave, forventer FDM en markant forøget dieselandel blandt navnlig små biler.

Mange biler har stadig ikke partikelfilter

Det har været fremme i medierne, at 1/3 af alle nye dieselbiler i 2007 vil have partikelfilter og i 2008 vil hver anden have filteret. FDM finder ikke, at den udvikling i udbredelsen af partikelfiltre, som er sket i 2006 blot kan antages at kunne fremskrives til 2007 og 2008, idet væksten i dieselbilerne primært forventes at ske blandt mindre biler.

Endvidere skal det påpeges, at det navnlig for en række større bilmodeller har været nødvendigt at montere partikelfilter ved årsskiftet for at kunne opfylde den gældende Euronorm 4. Dette gælder for Opel Vectra, der i 4 og 5 dørs varianterne sælges uden filter, mens den lidt tungere stationcar model nu er monteret med filter for at opfylde EU's emissionsnormer. Motivation har for denne gruppe større biler har således ikke været afgiftslempeisen, men lovgivningskrav.

Faktum er, at kun få mærker har partikelfilter som standard på alle modeller. Oftest tilbyder bilimportøren filteret på udvalgte modeller eller som ekstraudstyr til udvalgte modeller og endelig findes en del modeller, hvortil filteret endnu ikke er en mulighed.

Tages VW-gruppen (Audi, VW, Skoda, Seat) som eksempel, leveres kun én motortype (2.0 TDI) med partikelfilter som udstyrsmulighed. I 2006 var Danmarks mest solgte diesel personbil en VW Passat 2.0 TDI, der er en typisk firmabil. Ud af de 1.442 biler blev kun 28 pct. leveret med partikelfilteret.

De øvrige dieselmotorer fra VW (1.4 og 1.9 TDI) har hidtil ikke i Danmark kunnet leveres med partikelfiltre. De to sidstnævnte motorer udgør hovedandelen af dette mærkes solgte dieselmotorer, og er dem, der ligger i de mindre modeller som eksempelvis Danmarks i 2006 næstmest solgte lille dieselbil – Skoda Fabia.

På trods af at der i 2006 indførtes et fradrag i den afgiftspligtige værdi på 4.000 kr. for biler med partikelfilter, havde ingen af de tre mest solgte små dieselbiler i 2006 (Toyota Yaris, Skoda Fabia og Peugeot 206) partikelfilter, selvom det kan leveres fra fabrikken.

Nuværende afgiftsfradrag er utilstrækkeligt

Lovforslaget viderefører den eksisterende afgiftslempe for partikelfiltre jf. registreringsafgiftslovens §8 stk. 7., hvori den afgiftspligtige værdi nedsættes med 4.000 kr i årene 2006 til 2009 for biler der opfylder Euronorm 4.

Det er FDMs vurdering, at den manglende udbredelse af partikelfiltre i Danmark - på trods af afgiftslempelsen - skyldes, at der reelt kun er tale om en delvis afgiftslempe. Idet der i Danmark også betales registre-

ringsafgift af momsbeløbet må et filter ab fabrik ikke koste mere end 3.200 kr. ex. moms, hvis køber skal slippe for også at betale registreringsafgift. Desværre er prisen i flere tilfælde højere end de 3.200 kr.

Eksempelvis kan en Fiat Grande Punto, der hører til de billigere biler på markedet, leveres med partikelfilter, hvis kunden ønsker, det mod en merpris på 5.000 kr.

Regnestykket ser således ud:

Fiat Punto MY JTD Act.3d

| I kr. (Kilde Fiat Danmark) | Model uden partikelfilter | Model med partikelfilter |
|--------------------------------|---------------------------|--------------------------|
| Pris ab. Forhandler ex. moms | 68.011 | 71.500 |
| Moms | 17.003 | 17.875 |
| Pris incl. Moms | 85.014 | 89.375 |
| Fradrag i afgiftspligtig værdi | 11.870 | 15.870 |
| Std. pris | 73.144 | 73.505 |
| Registreringsafgift | 76.801 | 77.180 |
| Forbrugsfradag | 16.800 | 16.800 |
| Selealarm | 400 | 400 |
| Pris excl. levering | 144.615 | 149.355 |

Af ovenstående prissammenligning fremgår at bilens merpris ab fabrik med filter er 3.489 kr. Hertil skal tillægges moms, hvilket bringer prisen op på 4.361 kr. Efter fradraget på kr. 4.000 er der 361 kr. tilbage der skal betales registreringsafgift af. Afhængig af bilens pris betales enten 105% eller 180% i afgift, dvs. 379 kr. hhv. 650 kr. i registreringsafgift trods fradraget. I Fiatens tilfælde vil kunden betale 3.489 (filter) + 872 (moms) + 379 (reg. afgift).

Filteret til Fiaten hører til markedets billigste. Det kan nævnes, at eksempelvis en Audi A6 Avant 2.0 TDI koster 7.300 kr. ekstra med filter og for en Opel Vectra, som tidligere nævnt, er merprisen for partikelfilteret til 4 og 5 dørs udgaverne 10.900 kr., hvoraf de 4.500 kr. er registreringsafgift.

Lempelsen i den afgiftspligtige værdi er ifølge FDM's klare opfattelse ikke tilstrækkelig til, at købere af biler i Danmark vælger bilmodeller med partikelfilter frem for tilsvarende bilmodeller uden partikelfilter, da der alene er tale om en delvis lempelse. I tilfælde hvor et monteret partikelfilter forøger bilens afgiftspligtige pris med mere end 4.000 kr., vil der således stadig skulle betales registreringsafgift af den del af udstyrets pris der overstiger de 4.000 kr. + moms. Desuden vil bilens pris i sidste ende også være forøget som følge af en forøgelse af bilens afgiftspligtige pris.

Lovforslaget vil reelt økonomisk straffe bilister, der vælger partikelfiltre

Som redegjort for ovenfor, sker der kun delvis afgiftslempelse af partikelfiltre, hvorfor kunden står tilbage med en ekstra regning på mindst 5.000 kr. Vedtages lovforslaget vil det reelt relativ set blive endnu mindre interessant at vælge partikelfiltret.

Partikelfiltre kan i funktionsmåde opbygges forskelligt. For visse typer bevirker partikelfiltret, at dieselmotoren får en lidt dårligere brændstoføkonomi. Derfor vil køberen ikke få lige så stort brændstoffradrag som købere der vælger bilen uden filter – til ugunst for miljøet.

Et konkret eksempel er den nye Skoda Fabia, der netop er kommet på markedet. Bilen kan som noget nyt leveres med partikelfiltre som tilvalg på de to største dieselmotorer. Tages den mellemste motor som eksempel vil regnestykket ifølge lovforslaget se således ud for en model hhv. med og uden partikelfilter:

Skoda Fabia 1.4 TDI PD

| I kr. | Model uden partikelfilter | Model med partikelfilter |
|--|---------------------------|--------------------------|
| Pris ab. Forhandler ex. moms | 80.847 | 84.347* |
| Moms | 20.212 | 21.087 |
| Pris incl. Moms | 101.059 | 105.434 |
| Fradrag i afgiftspligtig værdi | 12.370 | 16.370 |
| Std. Pris | 88.689 | 89.064 |
| Registreringsafgift før fradrag | 104.140 | 104.815 |
| Forbrugsfradrag | 14.800 | 11.200** |
| Selealarm | 400 | 400 |
| Registreringsafgift efter fradrag | 88.940 | 93.215 |
| Pris excl. Levering | 189.999 | 198.649 |

* Filterets pris ab fabrik anslås til kr. 3.500

** Fabiaen kører med partikel filter 20,8 km/l mod 21,7 km/l uden filter. Herved gives 0,9 x 4.000 kr. = 3.600 kr. mindre i brændstofafgiftslempelse.

Som det fremgår bliver Skoda Fabia med partikelfilter hele 8.650 kr. dyrere for forbrugeren end modellen uden partikelfilter. Dette skyldes dels som i tilfældet med Fiat Punto, at der ikke er fuld afgiftsfritagelse for filteret, og dels at bilen straffes for at have en lidt ringere brændstoføkonomi.

Som det fremgår, vil lovforslagets brændstoffradrag reelt virke som en ekstra beskatning af modellen med partikelfilter og dermed øge det nuværende i forvejen manglende økonomisk incitament til at vælge partikelfiltre.

Den gode vilje er tilsyneladende ikke nok

Det har været fremme i den seneste debat om partikelfiltre, at det måtte være i bilistens egen interesse at betale 5.-10.000 ekstra for et partikelfilter. Fakta er, at langt de fleste biler til private sælges uden partikelfilter. Set fra FDM handler det om, at biler i Danmark trods lovforslaget stadig er de dyreste i den vestlige verden, grundet det massive afgiftstryk. Derfor er bilkøbernes velvilje til at købe et yderligere fordyrende partikelfilter meget begrænset.

I Sverige har man valgt en anden strategi for at få flere miljøvenlige biler på vejene. Svenske bilister får et direkte tilskud fra staten, hvis de vælger en miljøvenlig bil, herunder en bil med partikelfilter. Hertil skal nævnes, at svenske bilister ikke betaler registreringsafgift. I Sverige er partikelfiltre standard på alle dieslbiler – til gavn for det svenske og det globale miljø.

Afslutningsvist skal det understreges, at FDM finder der bør ske afgiftslempelse for partikelfiltre i et omfang, der sikrer at biler med partikelfiltre ikke bliver dyrere for forbrugeren end biler uden partikelfiltre. Endvidere bør det sikres, at brændstoffradraget reguleres for biler med partikelfiltre således at afgiftslempelsen er den samme som for dieslbiler uden partikelfiltre.